

УДК 656.21(09)

Димитрюк М.М.

ДО ІСТОРІЇ ВИНИКНЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

У статті відображені історичні передумови формування залізничної мережі на українських землях, викладена історія її розвитку в період з 1864 р. до радянських часів у межах Російської імперії та Австро-Угорщини. Ретроспективно показана роль шляхів сполучення в історії цивілізації та їх еволюція, досліджується процес виникнення залізниць як принципово нового виду транспорту та їх значення в розвитку економіки й освоєння багатств українських земель.

Ключові слова: Україна, залізничний транспорт, видатні залізничники, будівництво залізниць, лінії залізниць

Штучні споруди один із основних елементів інфраструктур залізничного транспорту, а дослідження всього того. Що входить до поняття «залізниця», в тому числі й штучних споруд, дає можливість комплексно зробити дослідження історії залізничного будівництва, показати особливості цього процесу в Україні, включаючи світовий досвід вчених [1].

Проблема створення на Україні залізниць та їх інфраструктури займає значне місце в історії вітчизняної техніки. Проте існують окремі труднощі для дослідження. По-перше, деякі питання історії залізничного транспорту України мало вивчені вітчизняними дослідниками. Наприклад, це стосується проблеми історії створення штучних споруд на залізницях України, адже це питання ні в минулому, ні зараз, ще повністю не вивчалось і нема комплексних досліджень де б обговорювалась ця тема.

Високорозвинена транспортна система кожної держави – це гарант її економічного зростання та добробуту громадян, оскільки економічний розвиток країни тісно пов'язаний з розвитком шляхів сполучення.

Від самого початку формування транспортної мережі її стан неодмінно визначав масштаби й темпи освоєння природних ресурсів, використання сільськогосподарських угідь, виникнення промислових центрів і т. ін.

Після скасування кріпацтва в Росії почався розвиток більш прогресивних порівняно з феодалістичних відносин. Стосувалося це насамперед багатих на природні ресурси та високопродуктивних у промисловому і сільськогосподарському виробництві регіонів України. Це, у свою чергу, зумовило прискорене будівництво шляхів сполучення для забезпечення зростаючих обсягів виготовлення різних видів продукції.

Проте будівництву залізниць протидіяли високопосадові державні чиновники, які мотивували недоцільність розвитку колійної транспортної мережі наявністю водних та інших шляхів сполучення, а також власники станцій та засобів перевезення на гужових трактах та інші противники появи нового виду транспорту, які побоювались небезпечного конкурента – залізниць.

Історія вітчизняної транспортної мережі яскраво відображає умови та особливості її формування й розвитку, які визначили загальний характер цієї системи і можливості її розширення. Лише після виявлення згаданих

особливостей можна встановити закономірності та прогресивні тенденції удосконалення залізничної мережі.

На території України з її географічною та природною своєрідністю транспортна мережа, як і інші галузі господарського комплексу, розвивалася вкрай нерівномірно. Перші залізниці почали будуватися в південних районах для підвезення сільськогосподарської та іншої продукції до морських портів, оскільки пороги в низинах Дніпра перешкоджали використанню річкового транспорту. На формування мережі вітчизняних залізниць чималий вплив справило й те, що вони будувалися здебільшого в інтересах різних держав, під владою яких у той час знаходились окремі регіони України [2].

Високим темпам будівництва залізничних колій, крім освоєння багатих природних ресурсів, сприяло також зростання споживання вугілля, яке ввозилося з Англії, зокрема для забезпечення паливом іноземних паровозів, що експлуатувалися на збудованих вітчизняних коліях.

У початковій стадії розвитку залізниць України можна виділити два періоди інтенсивного будівництва: перший – в кінці 60-х і на початку 70-х років XIX ст. (приблизно 25% сучасної довжини мережі), другий – у другій половині 90-х років (близько 20%). Це були періоди світової «гарячки» будівництва залізниць Російської імперії, використання яких дозволяло задовольнити потреби у перевезенні вугілля та металу, виробництво яких на Україні невпинно збільшувалося [3]. Найбільш відчутно така тенденція виявила себе в економічно розвинених регіонах України, де будівництво залізниць відбувалось одночасно в декількох напрямках. Це було пов'язано з особливостями формування залізничної мережі в складі могутніх на той час європейських монархій – Росії та Австро-Угорщини, між якими точилася боротьба за поділ ринків збуту. З одного боку Австро-Угорщина висувала постійні територіальні претензії і протистояння двох військових блоків. З іншого боку, посилення економічної могутності цих країн вимагало розширення обміну товарів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зокрема з використанням території України.

Перебіг історії залізниць України ускладнився перерозподілом українських земель: у кінці XVIII ст. вся Лівобережна Україна і частина Правобережжя входили до складу Російської імперії, решта території (Закарпаття, Галичина, Буковина) належала монархії Габсбургів. Тому історично виправданим є творення історичного літопису виникнення залізниць за регіональним принципом, а не за датами Росії, чи Австро-Угорщини.

З появою залізниць виникла нагальна потреба в розвитку та поширенні знань у галузі будівництва та експлуатації залізниць. Заповнення прогалів у теоретичних знаннях, у досвіді взяв на себе корпус висококваліфікованих інженерів і вчених Київського університету Св. Володимира, що розпочали видання щомісячного науково-технічного журналу «Інженер».

Першу залізницю в Україні (від Перемишля до Львова) було побудовано і введено в експлуатацію в 1861 р. Вона являла собою одну з ділянок майбутньої трансєвропейської магістралі Лондон–Бомбей. Питання про

будівництво цієї магістралі розглядалося ще в 1835 р., коли члени англійського парламенту доручили одному з міністрів вивчити можливість та умови прокладання колії між Англією та її колонією Індією через країни Європи. За дорученням уряду англійський інженер Маклін об'їхав європейські країни за маршрутом можливого прокладання залізниці й вивчив місцевість з точки зору можливості будівництва на ній станцій між Лондоном та Бомбеєм. На території Австро-Угорщини відповідними містами було визначено Краків, Перемишль, Львів та Чернівці [4].

Будівництво ділянки від Перемишля до Львова прискорила Кримська війна, тому що Угорщина завчасно готувалася до неї. Відкриття її відбулося 4 листопада 1861 р. раніше, ніж передбачалося, тому що уряд цієї імперії запропонував запровадити кредитування, згідно з яким кошти до казни мали надходити тоді, коли чистий прибуток по колії перевищить 5%.

У 1873 р. для з'єднання з портами Балтійського моря та експорту різних видів продукції в скандинавські країни побудовано лінію Бердичів – Брест, яка мала відгалуження зі Здолбунова до прикордонного Радивілова: це дало можливість продовжити означену лінію до Львова через збудовану в 1869 р. дільницю Красне–Броди.

У 1887 р. після закінчення будівництва тунель через Карпати-Львів одержав прямий вихід до Закарпаття.

1901 р., після введення в експлуатацію дільниці Дарниця-Лозова, Київ отримав коротший зв'язок з Донбасом; з відкриттям руху на лінії Користівка-П'ятихатки запрацював основний напрямок Донбас - Кривбас – Карпати через збудовану ще у 1876 р. Фастівську залізницю.

Стратегічну лінію напрямку Київ - Ковель побудовано в 1902 році, а 1908 р. її подовжили до прикордонного Володимир-Волинського.

Дільницю від Володимир - Волинського до Сапіжанки було збудовано успішно наступаючими російськими військами на початку Першої світової війни – в надзвичайно короткий термін.

Необхідно зазначити, що під час Першої світової війни з метою підвезення військових з'єднань до лінії фронту на території України було покладено також залізничні колії від Жлобина до Кам'янця-Подільського, від Шепетівки до Збаража, від Ярмолинця до Гусятина та ін.

Опираючись на інші джерела ми дізнаємось, що у другій половині 60-х років ХІХ ст. Російська імперія значно відставала в розвитку залізниць від багатьох провідних країн світу. На початку квітня – 1865 р. царський уряд створив Особливу комісію з визначенням принципів подальшої політики щодо розвитку залізничного транспорту в країні. Очолив її голова департаменту державної економії Державної ради, у минулому головноуправляючий шляхами сполучення і публічними спорудами, генерал від інфантерії К. Чевкін. До роботи комісії залучили Павла Мельникова, великого фахівця з будівництва залізниць, організатора залізничного транспорту в Російській імперії, автора першої в країні теоретичної праці із залізничної справи «Про залізниці» (1834).

Йому належать розробка проекту першого науково обґрунтованого перспективного плану розвитку мережі шляхів сполучення Росії. Проект був опублікований 1863 р. У ньому передбачалося з'єднання рейковими шляхами Москви з промисловими центрами країни, з портами на південних морях, створення транспортних зв'язків між головними водними артеріями і забезпечення вивезення кам'яного вугілля з Донбасу до Москви і Петербурга. Це був справді професійний підхід до вирішення проблеми залізничних колій у комплексі. Вперше детально обговорювалося будівництво власне мережі залізниць, а не окремих магістралей. З огляду на це у намічену мережу було включено п'ять основних напрямків.

Один з них – південно-західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із західною лінією між Брянськом і Рославлем – 1 тис. 135 км.

Малося на увазі, що ця мережа забезпечила б доставку основних товарів у приморські порти, з'єднала б родючі губернії з регіонами північного заходу, зв'язала б головні адміністративні центри, де мешкала значна частина населення. Бралось до уваги також завдання щодо постачання залізниць паливом з Донецького басейну. За обговорення цього проекту в ділових колах виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса-Київ-Ніжин-Кролевець-Калуга-Москва.

У висновках Особливої комісії, представлених царю Олександрю-ІІ, зазначалося, що вповільнення залізничного будівництва в державі становить небезпеку для країни і прискорене спорудження залізниць – нагальна стратегічна потреба Росії.

Комісія обґрунтувала створення розгалуженої мережі залізниць, яка з'єднала б центр Російської імперії з окраїнними землями, насамперед, південними і західними, а також з приволзькими губерніями у найближчі шість років. А для цього вважала за необхідне залучити іноземні приватні інвестиції, бо спорудження казенних залізниць вимагало б укладання обтяжливих для бюджету багатомільйонних державних позик, які за умов важкого фінансового стану в країні були абсолютно неможливі.

Також було запропоновано, не чекаючи утворення в Росії залізничних компаній, залучати до справи залізничного будівництва великих вітчизняних та іноземних капіталістів. Прочитавши висновок комісії, Олександр ІІ наклав на неї резолюцію «Справедливо» і запропонував П. Мельникову, на той час головноуправляючому шляхами сполучення і публічними будівлями, й міністру фінансів М. Рейтерну надати свої пропозиції.

23 квітня 1865 р. перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі П.П. Мельникова був затверджений і отримав силу закону. У червні того ж року П.П. Мельников був призначений міністром шляхів сполучення.

Але на противагу погляду Мельникова, який вважав за необхідне розгортати будівництво на кошти казни і передавати їх у державну власність, уряд став на позиції міністра фінансів М. Рейтерна.

Прагнучи форсувати створення рейкової мережі як основи для пожвавлення всієї економіки, держава почала надавати допомогу приватним залізничним товариствам у таких масштабах, у яких вона не здійснювалася в інших країнах.

У 1865 р. був введений новий порядок надання концесій з видачею державних облігацій, що діяли нарівні з акціями. Держава брала на себе реалізацію основного капіталу. Можливість падіння курсу облігацій була зведена до нуля: вони були захищені іноземною валютою – англійським фунтом. Отож гарантія від падіння курсу облігаційного капіталу була реальною. Підприємці заметушились, і період економічного піднесення кінця 1860-х – початку 1870-х років увійшов в історію російських залізниць як «концесійна гарячка»: було багато бажаючих урвати собі шматок від гарантованої суми, насправді вклавши у будівництво мінімум коштів [5].

7 червня 1870 р. вважають відкриттям Києво-Балтської (однієї з Південно-Західних залізниць) залізниці, коли з Києва відправився перший поїзд на Балту.

В той час на Заході Австрія (яка у 1867 р. об'єдналася з Угорщиною і утворилася двоєдина країна – Австро-Угорська імперія) й далі активно розбудовувала свою залізничну мережу [6].

У 1869 р. тут будується нова 92-кілометрова залізниця Львів – Броди, що дійшла до кордону з Росією. У 1871 р. Підволочиськ був з'єднаний з Волочиськом [7]. Таким чином Галицькі залізниці Австро-Угорської імперії сполучилися з Одеською залізницею Російської імперії. Сьогодні ми можемо сказати, що залізничне сполучення західних і східних земель України започатковане в останню третину XIX століття.

Подальша розбудова залізничної мережі на заході Російської імперії дала життя Одеській, Києво-Брестській і Брестсько-Граївській залізницям.

У червні 1878 р. вони злилися у Товариство Південно-Західних залізниць. Назва залізниці походить від аналогічної назви території краю, де знаходиться Київ. Південно - Західним краєм у Російській імперії з 1832 по 1914 роки називалася адміністративно - територіальна одиниця, що об'єднувала Київську, Подільську і Волинську губернії. Друга ж її офіційна назва – Київське генерал-губернаторство [8].

Ця магістраль з'єднала металевим шляхом Чорне і Балтійське моря і була першою значущою магістраллю в Росії протяжністю 2167 км, що становило тоді 10% усієї залізничної мережі країни. Цього разу вона отримала таку назву, бо саме таке розташування мав регіон її колії щодо центральних районів величезної імперії. Тож з обох столиць – Санкт-Петербурга і Москви – на українські землі з їх стародавнім культурно-політичним центром – Києвом дивилися як на південно-західну провінцію [9].

Література

1. Воронин М.М. Первые научные контакты русских, западноевропейских и американских ученых в области транспортной науки и техники (1800-1850 гг.) / М.М. Воронин // Труды XIII Международного

конгресса по истории науки. Секция XI. История техники. – Москва, 1974. – С. 178-181.

2. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект). – К., 2000. – 16 с. – (Автореф. дис. канд іст. наук).

3. Верховский С.В. Краткий исторический очерк начала и распространения дорог в России по 1887 г. включительно / С.В. Верховский. – Санкт-Петербург, 1892. – 404 с.

4. Szczepanowski S. Kolej Karola Ludwika i nasza politika Komunikacyina // Ekonomista Polski. – Lwow, 1890. – Т.1. – S.141-147.

5. Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах / П.И. Георгиевский. – Санкт-Петербург, 1887. – С.178-185.

6. Гумилевский Лев. Инженеры / Л. Гумилевский. – Москва: Железнодорож. изд-во, 1950. – 383 с.

7. Мокрій Ю.М. Історія залізниці у Підволочиську / Ю.М. Мокрій // Вільне життя. – 1994. – 17 жовт.

8. Москаленко П. Перші кроки: Екскурс в історію залізниць України / П. Москаленко // Магістраль. – 2003. – №73. – 3 жовтн. – С.10.

9. Paszkowski L. Statystyczno-ekonomiczna studia o drogach zelaznych. – Wieden, 1889. – Т.1.

Димитрюк В.Н. К истории возникновения железных дорог на территории Украины

В статье отображены исторические предпосылки формирования железнодорожной сети на украинских землях, изложена история ее развития в период с 1864 г. до советских времен в пределах Российской империи и Австро-Венгрии. Ретроспективно показана роль путей сообщения в истории цивилизации и их эволюция, исследуется процесс возникновения железных дорог как принципиально нового вида транспорта и их значение в развитии экономики и освоение богатств украинских земель.

Ключевые слова: Украина, железнодорожный транспорт, выдающиеся железнодорожники, строительство железных дорог, линии железных дорог

Dymytrijk V.N. To history of origin of railways on territory of Ukraine

In the articles historical pre-conditions of forming of the railway system are represented on Ukrainian earths, history of her development is expounded in a period with 1864 to soviet times within the limits of the Russian empire and Austria-Hungary. The role of ways of report in history of civilization and their evolution are retrospectively shown, the process of origin of railways is investigated as a fundamentally new type of transport and their value in development of economy and mastering of riches of Ukrainian earths.

Keywords: Ukraine, railway transport, prominent railroaders, building of railways, lines of railways